

**STRATEGI KEMANDIRIAN EKONOMI DIFABEL
MELALUI INOVASI TRANSPORTASI DAN JASA DI
DIFA BIKE**



SKRIPSI

**Diajukan kepada Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana**

Disusun oleh:

**Atikah Nur Dinillah
NIM 22102030018**

Dosen Pembimbing:

**Dr. Muhamad Rudi Wijaya, M.Pd.I
NIP 19890610 202403 1 001**

**PROGRAM STUDI PENGEMBANGAN
MASYARAKAT ISLAM
FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2026**

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 515856 Fax. (0274) 552230 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-1454/Un.02/DD/PP.00.9/08/2026

Tugas Akhir dengan judul : STRATEGI KEMANDIRIAN EKONOMI DIFABEL MELALUI INOVASI
TRANSPORTASI DAN JASA DI DIFA BIKE

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : ATIKAH NUR DINILLAH
Nomor Induk Mahasiswa : 22102030018
Telah diujikan pada : Selasa, 30 Juni 2026
Nilai ujian Tugas Akhir : A

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Ketua Sidang
Dr. Muhamad Rudi Wijaya, M.Pd.I
SIGNED

Valid ID: 6a7bc99707e43



Penguji I
Siti Aminah, S.Sos.I., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 6a7ac1bcae481



Penguji II
Halimatus Sa'diyah, S.I.Kom, M.I.Kom
SIGNED

Valid ID: 6a6b603e08e56



Yogyakarta, 30 Juni 2026
UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Prof. Dr. Arif Maftuhin, M.Ag., M.A.I.S.
SIGNED

Valid ID: 6a7c1882b2003

SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
Di Yogyakarta

Assalamualaikum wr.wb.

Setelah membaca, meneliti, memberikan petunjuk, dan mengoreksi serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami selaku dosen pembimbing berpendapat bahwa skripsi Saudara:

Nama : Atikah Nur Dinillah
NIM : 22102030018
Judul Skripsi : STRATEGI KEMANDIRIAN EKONOMI DIFABEL
MELALUI INOVASI TRANSPORTASI DAN JASA DI
DIFA
BIKE

skripsi tersebut sudah memenuhi syarat

- o Bebas dari unsur plagiarisme.
- o Hasil pemeriksaan similaritas melalui Turnitin menunjukkan tingkat kemiripan sebesar 15% dengan menggunakan setelan "small match exclusion" sepuluh kata.
- o Sistematika penulisan telah sesuai dengan Pedoman Penulisan Skripsi yang berlaku.

dan sudah dapat diajukan kepada Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana.

Dengan ini kami berharap agar skripsi tersebut di atas dapat segera dimunaqasyahkan.

Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Yogyakarta, Juni 2026

Mengetahui:
Ketua Program Studi



Siti Amirah, S.Sos.I., M.Si.
NIP. 19810811 201101 2 010

Dosen Pembimbing



Dr. Muhamad Rudi Wijaya, M.Pd.I
NIP. 19890610 202403 1 001

SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Atikah Nur Dinillah
NIM : 22102030018
Prodi : Pengembangan Masyarakat Islam
Fakultas : Dakwah dan Komunikasi

Menyatakan dengan sesungguhnya, bahwa skripsi saya yang berjudul: Strategi Kemandirian Ekonomi Difabel Melalui Inovasi Transportasi dan Jasa di Difa Bike adalah hasil karya pribadi yang tidak mengandung plagiarisme, kecuali bagian-bagian tertentu yang penyusun ambil sebagai acuan dengan tata cara yang dibenarkan secara ilmiah. Apabila terbukti pernyataan ini tidak benar, maka penyusun siap mempertanggungjawabkannya sesuai hukum yang berlaku.

Yogyakarta, 22 Juni 2025

Yang menyatakan,



Atikah Nur Dinillah
NIM 22102030018

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

SURAT PERNYATAAN BERJILBAB

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Atikah Nur Dinillah
Tempat dan Tanggal Lahir : Probolinggo, 16 Januari 2003
NIM : 22102030018
Program Studi : Pengembangan Masyarakat Islam
Fakultas : Dakwah dan Komunikasi
Alamat : Jalan Kenanga No. 152, Desa Sumberkedawung,
Kec. Leces, Kab. Probolinggo, Jawa Timur
No. HP : 082293590818

Menyatakan bahwa saya menyerahkan diri dengan mengenakan jilbab untuk dipasang pada ijazah saya. Atas segala konsekuensi yang timbul di kemudian hari sehubungan dengan pemasangan pasfoto berjilbab pada ijazah saya tersebut adalah menjadi tanggung jawab saya sepenuhnya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Yogyakarta, 18 Juni 2026
Yang menyatakan,



Atikah Nur Dinillah
NIM 22102030018

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa Syukur kepada Allah SWT, karya sederhana ini saya persembahkan untuk orang-orang yang begitu dalam perjalanan hidup dan pendidikan saya.

Untuk Abi dan Umi tercinta, terima kasih atas doa yang tidak pernah putus, kasih sayang yang tidak pernah habis, serta pengorbanan yang tidak mampu saya balas dengan apa pun. Setiap Langkah yang saya tempuh hingga titik ini adalah bagian dari doa-doa kalian yang diam-diam menguatkan saya.

Untuk diri saya sendiri, Atikah Nur Dinillah, terima kasih telah bertahan sejauh ini. Terima kasih karena tidak menyerah meskipun lelah, tetap melangkah meskipun ragu, dan terus berusaha meskipun jalan yang dilalui tidak selalu mudah. Semoga pencapaian ini menjadi pengingat bahwa setiap proses, air mata, dan perjuangan memiliki arti.

Untuk Bapak/Ibu dosen yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberikan ilmu dengan penuh kesabaran, semoga setiap ilmu yang diberikan menjadi amal kebaikan yang terus mengalir.

Untuk kakak, adik, dan teman-teman yang telah hadir memberi semangat, bantuan, tawa, dan dukungan dalam proses ini, terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan yang penuh warna.

Skripsi ini saya persembahkan sebagai bukti kecil dari perjuangan, doa, kesabaran, dan cinta yang mengiringi setiap Langkah hingga akhirnya sampai pada titik ini.

MOTO

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا

“Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan.”

(QS. Al-Insyirah 94: Ayat 5)

“Tidak ingin hidup dalam keterbatasan selamanya, maka berdoa, berusaha, dan terus memperbaiki diri.”

(Atikah Nur Dinillah)

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Swt. atas segala rahmat, taufik, hidayah, serta karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Strategi Kemandirian Ekonomi Difabel Melalui Inovasi Transportasi dan Jasa di Difa Bike”**. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad saw., keluarga, sahabat, serta seluruh umatnya yang senantiasa mengikuti ajaran beliau hingga akhir zaman.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam, Fakultas Dakwah dan Komunikasi, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, doa, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof. Noorhaidi, M.A., M.Phil., Ph.D., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Prof. Dr. Arif Maftuhin, M.Ag., M.A.I.S., selaku Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Siti Aminah, S.Sos., M.Si., selaku Ketua Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam Fakultas Dakwah dan

Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.

4. Dr. Muhamad Rudi Wijaya, M.Pd.I., selaku Dosen Pembimbing Akademik sekaligus Dosen Pembimbing Skripsi yang telah memberikan arahan, bimbingan, masukan, serta motivasi kepada penulis selama proses perkuliahan hingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan.
5. Segenap dosen dan karyawan Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam Fakultas Dakwah dan Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta yang telah memberikan ilmu, pengalaman, pelayanan, dan bantuan selama penulis menempuh pendidikan.
6. Pihak Difa Bike Yogyakarta, khususnya pengelola dan *driver* difabel, yang telah memberikan kesempatan, informasi, pengalaman, serta bantuan kepada penulis dalam proses pengumpulan data penelitian.
7. Penulis mengucapkan terima kasih kepada Abi dan Umi tercinta atas doa, kasih sayang, dukungan, serta kehidupan yang nyaman yang telah diberikan kepada penulis selama ini, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
8. Penulis mengucapkan terima kasih kepada kakak dan adik tersayang, Salma Az Zahrah, Sila Santi Diyana, Salman

Al Farisi yang telah setia mendengarkan curahan hati, memberikan semangat, serta menjadi penguat selama proses penyusunan skripsi ini.

9. Salwa Auliyah, Siti Komala Mutiara, dan Rehan Naufal Salam Amrullah, teman pertama saat kuliah, sekaligus berbagi cerita yang selalu memberikan dukungan, semangat, dan tempat untuk berkeluh kesah selama perkuliahan,
10. D'ra Abda Puja Malika, Imelda Eka Zulfa, dan Rizky Maulana, M. Misbahul Munir bin Tamsir, sebagai teman-teman baik selama masa kuliah yang telah memberikan dukungan, kebersamaan, dan semangat kepada penulis.
11. Penulis mengucapkan terima kasih kepada Alifa Laila Nisa yang telah membantu memberikan informasi terkait skripsi dan persyaratan sidang, sehingga penulis dapat lebih mudah mempersiapkan proses penyelesaian tugas akhir ini.
12. Teman-teman seperjuangan Program Studi Pengembangan Masyarakat Islam yang telah membersamai, membantu, dan memberikan semangat selama masa perkuliahan hingga proses penyusunan skripsi ini.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah memberikan bantuan, doa, dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan, baik dari segi isi, penulisan, maupun penyajiannya. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi perbaikan karya ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang pemberdayaan masyarakat, kemandirian ekonomi difabel, dan kewirausahaan sosial.

Yogyakarta, 10 Juni 2026

Penulis,

Atikah Nur Dinillah

NIM 22102030018

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

ABSTRAK

Difabel masih menghadapi hambatan struktural dalam kehidupan sosial dan ekonomi, terutama keterbatasan kesempatan kerja, transportasi yang belum aksesibel, stigma sosial, serta ketergantungan ekonomi terhadap keluarga dan bantuan pihak lain. Difa Bike hadir sebagai inovasi transportasi dan jasa yang menyediakan layanan inklusif sekaligus membuka ruang kerja bagi difabel sebagai *driver*. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan dan menganalisis inovasi transportasi dan jasa Difa Bike serta strateginya dalam mewujudkan kemandirian ekonomi difabel. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi nonpartisipatif, wawancara mendalam, dan dokumentasi, kemudian divalidasi melalui triangulasi sumber dan teknik serta dianalisis menggunakan model interaktif Miles dan Huberman. Informan dipilih secara purposif, meliputi pengelola Difa Bike, *driver* difabel, pengguna layanan, dan masyarakat yang mengetahui Difa Bike. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Difa Bike mengembangkan kendaraan roda tiga adaptif dan diversifikasi layanan melalui DifaRide, DifaBox, dan DifaTour. Strategi kemandirian ekonomi diterapkan melalui pemungkinan, penguatan, dan perlindungan berupa pembukaan akses kerja, penyediaan kendaraan, pelatihan keterampilan, pendampingan, sistem bagi hasil, asuransi, bantuan kebutuhan pokok, dan perluasan kemitraan. Strategi tersebut membantu *driver* memenuhi kebutuhan sehari-hari, membantu keluarga, mengelola pendapatan, memiliki kendaraan sendiri, meningkatkan kepercayaan diri, dan memperoleh pengakuan sosial. Namun, kemandirian ekonomi belum sepenuhnya stabil akibat penurunan pesanan dan meningkatnya persaingan dengan transportasi daring. Berdasarkan hasil penelitian, Difa Bike berperan sebagai inovasi transportasi inklusif sekaligus wadah pemberdayaan yang mendorong kemandirian ekonomi difabel secara bertahap.

Kata kunci: *Difa Bike, difabel, kemandirian ekonomi, transportasi inklusif, pemberdayaan.*

ABSTRACT

Persons with disabilities continue to face structural barriers in social and economic life, particularly limited employment opportunities, inaccessible transportation, social stigma, and economic dependence on their families or external assistance. Difa Bike was established as an innovation in transportation and service provision that offers inclusive services while creating employment opportunities for persons with disabilities as drivers. This study aims to describe and analyze Difa Bike's transportation and service innovations and its strategies for fostering the economic independence of persons with disabilities. This study employed a descriptive qualitative approach. Data were collected through non-participant observation, in-depth interviews, and documentation. The data were validated through source and methodological triangulation and analyzed using the Miles and Huberman interactive model. Informants were selected through purposive sampling and included Difa Bike managers, drivers with disabilities, service users, and members of the public familiar with Difa Bike. The findings indicate that Difa Bike has developed adaptive three-wheeled vehicles and diversified its services through DifaRide, DifaBox, and DifaTour. Its economic independence strategies are implemented through enabling, empowering, and protecting measures, including access to employment, vehicle provision, skills training, mentoring, a revenue-sharing system, insurance, basic-needs assistance, and expanded partnerships. These strategies have enabled drivers to meet their daily needs, support their families, manage their income, purchase their own vehicles, develop greater self-confidence, and gain social recognition. However, their economic independence remains unstable due to declining orders and increasing competition from app-based transportation services. Based on the findings, Difa Bike serves not only as an inclusive transportation innovation but also as an empowerment platform that gradually promotes the economic independence of persons with disabilities.

Keywords: Difa Bike, persons with disabilities, economic independence, inclusive transportation, empowerment.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR	i
SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
SURAT PERNYATAAN BERJILBAB	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
MOTO.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK.....	xi
ABSTRACT	xii
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Kajian Pustaka	10
F. Kajian Teori	18
G. Metodologi Penelitian	24
1. Jenis Penelitian	24
2. Fokus Penelitian	25
3. Teknik Pengumpulan Data.....	28
4. Teknik Validasi Data.....	30

5. Teknik Analisis Data.....	31
H. Sistematika Pembahasan	32
BAB II DESKRIPSI DIFA BIKE	34
A. Profil Difa Bike	34
1. Sejarah Berdirinya Difa Bike	34
2. Letak Geografis Difa Bike.....	39
3. Visi Misi Difa Bike.....	42
B. Struktur Keanggotaan Difa Bike	46
C. Program dan Layanan Difa Bike	47
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ..	53
A. Inovasi Transportasi dan Jasa Difa Bike dalam Menjawab Kebutuhan Mobilitas serta Kesempatan Kerja bagi Difabel	53
1. Bentuk Inovasi Transportasi dan Jasa Difa Bike ..	54
2. Difusi dan Penerimaan Inovasi Difa Bike	63
3. Elemen Pendukung Difusi Inovasi Difa Bike	75
B. Strategi Difa Bike dalam Mewujudkan Kemandirian Ekonomi Difabel	82
1. <i>Enabling</i> atau Pemungkinan	83
2. <i>Empowering</i> atau Penguatan	90
3. <i>Protecting</i> atau Perlindungan	100
4. Capaian dan Keterbatasan Kemandirian Ekonomi <i>Driver</i> Difabel	111
C. Analisis Hasil Penelitian.....	118
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	134
A. Kesimpulan.....	134

B. Saran	137
DAFTAR PUSTAKA	140
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	146
Lampiran I: Surat Izin Penelitian.....	146
Lampiran II: Pedoman Wawancara	147
Lampiran III: Foto Dokumentasi Peneliti.....	154
Lampiran IV: Riwayat Hidup Penulis	156



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Lokasi Sekretariat Difa Bike	40
Gambar 2. 2 Struktur Keanggotaan Difa Bike	47
Gambar 2. 3 Layanan DifaRide.....	49
Gambar 2. 4 Layanan DifaBox.....	50
Gambar 2. 5 Layanan DifaTour	51
Gambar 3. 1 Kendaraan Roda Tiga Adaptif Difa Bike.....	57
Gambar 3. 2 Aktivitas <i>Driver</i> dalam Menjalankan Layanan	59
Gambar 3. 3 Sistem Pemesanan Difa Bike melalui Situs <i>Web</i> dan <i>WhatsApp</i>	66
Gambar 3. 4 Keterlibatan Difa Bike dalam Kegiatan Publik	72
Gambar 3. 5 Kegiatan Pelatihan <i>Driver</i> Difa Bike.....	92

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Difabel merupakan istilah yang berasal dari konsep *Different Abled People*, yaitu sebutan bagi individu yang memiliki kemampuan berbeda akibat keterbatasan fisik tertentu.¹ Difabel merupakan bagian integral dari masyarakat yang memiliki hak yang sama dalam memperoleh pendidikan, pekerjaan, dan akses terhadap fasilitas publik. Namun, realitas sosial di Indonesia menunjukkan bahwa kelompok ini masih menghadapi berbagai hambatan yang menghalangi partisipasi penuh mereka dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Hambatan tersebut mencakup keterbatasan aksesibilitas fisik, diskriminasi sosial, serta implementasi kebijakan yang belum optimal meskipun telah diatur dalam berbagai regulasi seperti Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.² Kondisi lingkungan

¹ I Komang Setia Buana dan NNi Made Dwi Kansa Putri, “DETEKSI GERAKAN KEPALA DAN KEDIPAN MATA DENGAN HAAR CASCADE CLASSIFIER CONTOUR DAN MORFOLOGI DALAM PENGOPERASIAN KOMPUTER UNTUK KAUM DIFABLE,” *JURTEKSI (Jurnal Teknologi dan Sistem Informasi)* 4, no. 1 (2018): 29–36, <https://doi.org/https://doi.org/10.33330/jurteks.v5i1.273>.

² Hastuti, Rika Kumala Dewi, Rezanti Putri Pramana, Hariyanti Sadaly, *Kendala Mewujudkan Pembangunan Inklusif Penyandang Disabilitas*, Cetakan pertama (The SMERU Research Institute, 2020), [/https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_disabilitas_in_0.pdf](https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_disabilitas_in_0.pdf).

yang belum ramah difabel serta rendahnya kesadaran publik terhadap pentingnya inklusi turut memperburuk ketimpangan ini. Akibatnya, difabel masih kesulitan untuk berpartisipasi secara setara dalam dunia pendidikan, pekerjaan, maupun kehidupan sosial.³

Data dari Badan Pusat Statistik (2024) menunjukkan bahwa kesenjangan pendidikan antara difabel dan non-difabel masih sangat tinggi. Pada kelompok umur 7-12 tahun, persentase difabel tipe 1 yang belum atau tidak pernah bersekolah mencapai 18,95%, jauh lebih besar dibandingkan non-difabel yang hanya 4,76%. Difabel yang menamatkan pendidikan dasar hanya 7,69%, sedangkan pada penduduk non-difabel mencapai 12,18%.⁴ Ketimpangan ini berlanjut pada kelompok usia 13-23 tahun, di mana sebagian besar difabel hanya menyelesaikan pendidikan di tingkat SD atau lebih rendah. Kondisi tersebut mencerminkan keterbatasan akses pendidikan yang berdampak langsung pada

³ Ratna D. Pangestuti dan Farid Pribadi, "Konstruksi Sosial Pendidikan Umum Bagi Penyandang Disabilitas," *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial* 6, no. 1 (2022): 37–48, <https://doi.org/10.38043/jids.v6i1.3253>.

⁴ Badan Pusat Statistik (BPS), *Potret Penyandang Disabilitas di Indonesia: Hasil Long Form Sensus Penduduk 2020*, Census Report 04100.24005 (Badan Pusat Statistik (BPS), 2024), <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/12/20/43880dc0f8be5ab92199f8b9/portrait-of-persons-with-disabilities-in-indonesia-long-form-pc2020-results.html>.

rendahnya tingkat keterampilan dan partisipasi kerja kelompok difabel.

Dalam konteks ketenagakerjaan, Badan Pusat Statistik (BPS, 2024) juga mencatat bahwa sebagian besar difabel masih bekerja di sektor informal. Pekerja difabel tipe 1 paling banyak terserap di sektor pertanian (46,24%), diikuti oleh sektor jasa (35,41%), dan sektor industri (18,34%). Di wilayah perkotaan, pekerja difabel lebih banyak berada di sektor jasa (53,31%), sedangkan di pedesaan sektor pertanian mendominasi hingga 65,73%.⁵ Pola ini menunjukkan bahwa difabel lebih banyak bekerja pada sektor yang fleksibel, namun berupah rendah karena keterbatasan akses terhadap lingkungan kerja yang inklusif dan kebijakan ketenagakerjaan yang mendukung. Akibatnya, banyak dari mereka masih bergantung pada keluarga atau lembaga sosial, dan sulit mencapai kemandirian ekonomi yang berkelanjutan.

Data tersebut sejalan dengan laporan *International Labour Organization* (ILO, 2022), yang menyebutkan hanya sekitar 23% difabel di Indonesia yang bekerja di sektor formal, sedangkan 78% lainnya masih bertahan di sektor informal yang tidak stabil dan minim

⁵ Badan Pusat Statistik (BPS), *Potret Penyandang Disabilitas di Indonesia: Hasil Long Form Sensus Penduduk 2024*.

perlindungan.⁶ Rendahnya tingkat partisipasi ini menunjukkan bahwa kebijakan ketenagakerjaan yang ada belum sepenuhnya mampu menerapkan prinsip kerja inklusif, baik dalam penyediaan fasilitas, akomodasi yang layak, maupun dalam penghapusan diskriminasi ditempat kerja.^{7, 8} Stigma sosial yang menganggap difabel kurang produktif juga masih menjadi penghambat utama dalam proses rekrutmen dan promosi pekerjaan. Akibatnya, sebagian besar difabel hanya bekerja di sektor informal atau pada pekerjaan yang tidak sesuai dengan kompetensinya, yang berdampak langsung pada rendahnya tingkat kemandirian ekonomi mereka.

Selain faktor ketenagakerjaan, keterbatasan aksesibilitas transportasi publik juga berkontribusi terhadap rendahnya partisipasi sosial dan ekonomi difabel. Meskipun regulasi telah mengatur pentingnya

⁶ Yeski Putri Utami , Winda Afriyanti , Aliyyah Najmah Kamiilah, “Keterbatasan vs Kesempatan: Analisis Akses dan Stigma Penyandang Disabilitas pada Pasar Kerja Formal,” *Jurnal ISO: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora* 5, no. 1 (t.t.), <https://doi.org/https://doi.org/10.53697/iso.v5i1.2208>.

⁷ Rosta Rosalina, Ninik Setiyowati, “Stigma Penyandang Disabilitas dalam Bekerja di Indonesia: Literature Review,” *JURNAL KOLABORATIF SAINS* 7, no. 3 (2024), <https://doi.org/https://doi.org/10.56338/jks.v7i3.4669>.

⁸ Fachrudiy Asjari, Yuniar Fintari Gatrassia Suwarno, Dias Rahmawati, Silvi Anita Almunawaroh, Yunita Dewi Lestari, “Peran Pelatihan Keterampilan dan Kesempatan Kerja terhadap Kemandirian Ekonomi Penyandang Disabilitas di Surabaya,” *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research* 4, no. 6 (2024), <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i6.15931>.

aksesibilitas bagi difabel, seperti dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016, kenyataannya banyak fasilitas publik dan transportasi umum yang belum ramah difabel.⁹ Halte, terminal, serta kendaraan umum di berbagai kota besar masih minim fasilitas seperti *ramp*, *lift*, atau ruang bagi pengguna kursi roda.¹⁰ Kurangnya pelatihan bagi tenaga layanan publik juga memperburuk pelayanan terhadap difabel.¹¹ Kondisi ini menyebabkan difabel mengalami keterbatasan mobilitas dan berimbas pada rendahnya akses mereka terhadap kesempatan kerja dan kegiatan sosial dan ekonomi.¹²

Persoalan keterbatasan akses transportasi, kesempatan kerja, dan penerimaan sosial yang dialami difabel mendorong munculnya berbagai inisiatif masyarakat. Salah satunya adalah Difa Bike di Yogyakarta. Keberadaan Difa Bike menarik untuk dikaji

⁹ Muhammad G. W. Afattar dkk., “Pemenuhan Hak Aksesibilitas Dan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Menggunakan Transportasi Umum,” *Diponegoro Law Journal* 13, no. 2 (2024), <https://doi.org/10.14710/dlj.2024.43564>.

¹⁰ Putra Rizkiya dkk., “Akses Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Dan Fasilitas Transportasi Publik Di Kota Banda Aceh,” *Arsitekno* 8, no. 1 (2021): 37, <https://doi.org/10.29103/arj.v8i1.3833>.

¹¹ Septian Aryatama, “Navigasi Menuju Inklusivitas: Pengabdian Masyarakat Dalam Meningkatkan Aksesibilitas Transportasi Untuk Penyandang Disabilitas,” *Journal of Community Service* 6, no. 1 (2024): 79–94, <https://doi.org/10.56670/jcs.v6i1.215>.

¹² Zula Nadhifa dkk., “Pemenuhan Aksesibilitas Halte Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Penerapan Kota Inklusif,” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur Dan Perencanaan* 7, no. 2 (2023): 94–98, <https://doi.org/10.24815/jimap.v7i2.21540>.

karena berada pada dua persoalan penting, yaitu kebutuhan akan transportasi yang lebih ramah bagi difabel dan kebutuhan akan kesempatan kerja yang sesuai dengan kondisi mereka. Namun, keberadaan suatu layanan belum dapat langsung menunjukkan bahwa kemandirian ekonomi telah tercapai, sehingga diperlukan penelitian lebih lanjut untuk memahami proses yang terjadi di dalamnya.

Kemandirian ekonomi dalam penelitian ini tidak hanya dilihat dari adanya pekerjaan atau pendapatan. Kemandirian juga berkaitan dengan kemampuan seseorang dalam memenuhi kebutuhan hidup, mengelola penghasilan, mengambil keputusan ekonomi, serta mengurangi ketergantungan terhadap orang lain. Oleh karena itu, pengalaman setiap difabel dalam bekerja perlu dilihat secara lebih mendalam karena kondisi ekonomi setiap individu dapat berbeda.

Difa Bike telah beroperasi sejak 2015 dan melibatkan *driver* difabel dalam kegiatan layanan transportasi. Keberadaan tersebut menunjukkan adanya upaya membuka ruang partisipasi ekonomi bagi difabel. Namun, jumlah anggota atau keberlangsungan komunitas belum cukup untuk menyimpulkan bahwa seluruh *driver* telah mencapai kondisi ekonomi yang mandiri. Perbedaan pengalaman kerja, kondisi keluarga, jumlah pendapatan,

dan tantangan dalam menjalankan pekerjaan dapat memengaruhi tingkat kemandirian masing-masing individu.

Selain sebagai layanan transportasi, Difa Bike juga menarik dikaji dari sisi inovasi. Inovasi tidak hanya dilihat dari adanya bentuk layanan yang berbeda, tetapi juga dari bagaimana suatu komunitas menjawab kebutuhan masyarakat, menjalankan pelayanan, serta memberikan manfaat bagi pihak yang terlibat. Oleh karena itu, bentuk inovasi, proses pelaksanaannya, dan dampaknya terhadap *driver* maupun pengguna layanan perlu ditemukan melalui penelitian lapangan.

Inovasi yang dikembangkan Difa Bike terlihat dari modifikasi kendaraan roda dua menjadi kendaraan roda tiga yang dirancang agar tidak mengharuskan kaki *driver* menapak atau turun saat berhenti, sehingga dapat dikendarai oleh difabel daksa. Selain dari sisi kendaraan, inovasi juga tercermin dari diversifikasi layanan berupa transportasi harian, pengiriman barang, dan wisata inklusif, yang pemesanannya dapat dilakukan melalui *website* Difa Bike yang secara otomatis terhubung ke admin melalui *WhatsApp*. Bentuk-bentuk inovasi inilah yang menjadi salah satu pembeda Difa Bike dari layanan transportasi difabel pada umumnya, dan menarik untuk

dikaji lebih jauh keterkaitannya dengan upaya membangun kemandirian ekonomi para *driver* nya.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat dua hal yang menarik untuk dikaji lebih lanjut dari Difa Bike. Pertama, bagaimana bentuk inovasi transportasi dan jasa yang dikembangkan Difa Bike dalam menjawab kebutuhan mobilitas dan pekerjaan difabel. Kedua, bagaimana inovasi tersebut dijadikan strategi oleh Difa Bike untuk mewujudkan kemandirian ekonomi para *driver* difabel yang terlibat di dalamnya. Kedua hal ini penting dikaji secara bersamaan, karena inovasi semata belum tentu menghasilkan kemandirian ekonomi, sebagaimana keberadaan suatu layanan juga belum tentu mencerminkan keberhasilan pemberdayaan ekonomi bagi penggunanya.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana inovasi transportasi dan jasa yang dikembangkan Difa Bike dalam menjawab kebutuhan mobilitas serta kesempatan kerja bagi difabel?
2. Bagaimana strategi Difa Bike dalam mewujudkan kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan dan menganalisis inovasi transportasi dan jasa yang dikembangkan Difa Bike dalam menjawab kebutuhan mobilitas serta kesempatan kerja bagi difabel.
2. Mendeskripsikan dan menganalisis strategi Difa Bike dalam mewujudkan kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini memiliki manfaat:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang inovasi sosial (*social innovation*) dan pemberdayaan ekonomi difabel, serta dapat menjadi bahan rujukan bagi penelitian selanjutnya yang mengangkat tema serupa, khususnya mengenai keterkaitan antara inovasi layanan dan kemandirian ekonomi kelompok difabel.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Difa Bike, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dan masukan untuk mengembangkan inovasi transportasi, jasa, serta strategi kemandirian ekonomi yang lebih optimal bagi *driver* difabel ke depannya.
- b. Bagi pemerintah dan pemangku kebijakan, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan yang mendukung inovasi transportasi inklusif serta pemberdayaan ekonomi difabel, termasuk aspek legalitas kendaraan modifikasi dan perluasan akses kerja.
- c. Bagi masyarakat umum, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan inspirasi mengenai model transportasi inklusif yang dijalankan oleh dan untuk difabel.
- d. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan pijakan awal untuk penelitian lanjutan dengan tema inovasi sosial atau kemandirian ekonomi difabel di lokasi maupun konteks yang berbeda.

E. Kajian Pustaka

Penelitian dengan tema yang sejalan dengan topik skripsi ini telah banyak diteliti oleh peneliti sebelumnya,

baik dalam konteks kemandirian ekonomi difabel maupun inovasi transportasi inklusif. Untuk memperkuat landasan teoritis dan memahami posisi penelitian ini di antara studi-studi terdahulu, peneliti melakukan penelusuran referensi melalui *Google Scholar* dan Digilib UIN Sunan Kalijaga. Sumber-sumber tersebut digunakan sebagai bahan kajian pustaka yang relevan guna memperdalam analisis mengenai strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa.

Pertama, penelitian yang berjudul “Upaya Pemberdayaan Penyandang Difabel melalui Difa Bike–City Tour & Transport di Yogyakarta” ditulis oleh Mauriska Ihza Shafira, M. C. Candra Rusmala Dibyorini, Nofi Lidia Falaka, dan Muhammad Taufiq pada tahun 2022. Penelitian ini membahas proses pemberdayaan difabel yang dilakukan Difa Bike melalui penyediaan ruang kerja, dukungan terhadap motivasi anggota, peningkatan mobilitas, serta kesempatan untuk berinteraksi dan menyampaikan aspirasi. Kerangka konseptual yang digunakan adalah pemberdayaan masyarakat, terutama gagasan mengenai proses perubahan dari kondisi tidak berdaya menuju kondisi berdaya yang merujuk pada pemikiran Edi Suharto dan Zubaedi. Metode yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis data

dilakukan melalui pengumpulan data, reduksi data, triangulasi, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dukungan nyata, penghargaan terhadap motivasi kerja, dan penyediaan ruang aktivitas oleh Difa Bike mampu memperkuat keberdayaan anggota difabel. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada kajian mengenai pemberdayaan difabel melalui Difa Bike. Perbedaannya, penelitian Shafira dan rekan-rekan melihat pemberdayaan secara umum, sedangkan penelitian ini menganalisis secara lebih khusus bentuk inovasi transportasi dan jasa serta kontribusinya terhadap kemampuan *driver* dalam memenuhi kebutuhan, mengelola pendapatan, mengambil keputusan ekonomi, dan mengurangi ketergantungan.¹³

Kedua, penelitian yang berjudul “Penguatan Awareness Digital Inklusif untuk Mewujudkan Kemandirian Sosial Ekonomi” ditulis oleh Budi Sutiono Pratama Nugraha, Restiadi Bayu Taruno, Anik Puji Handayani, dan Miqod Adi pada tahun 2024. Penelitian dalam bentuk kegiatan pengabdian masyarakat ini membahas peningkatan kemampuan digital difabel agar mampu berpartisipasi dalam kegiatan sosial dan ekonomi berbasis teknologi. Kerangka konseptual yang digunakan

¹³ Mauriska Ihza Shafira dkk., “Upaya Pemberdayaan Penyandang Difabel melalui Difa Bike - City Tour & Transport di Yogyakarta,” *SOSIO PROGRESIF: Media Pemikiran Studi Pembangunan Sosial* 2, no. 1 (2022): 14–28, <https://doi.org/10.47431/sosioprogresif.v2i1.182>.

adalah inklusi digital dan pemberdayaan melalui peningkatan kapasitas teknologi. Artikel tersebut tidak merumuskan satu teori formal secara khusus, tetapi menempatkan penguasaan keterampilan digital sebagai sumber daya yang dapat memperluas akses ekonomi difabel. Metode yang digunakan adalah pendekatan partisipatif dan inklusif melalui pelatihan interaktif, praktik langsung, serta pendampingan intensif. Hasil kegiatan menunjukkan bahwa pelatihan membantu peserta memahami dan menerapkan keterampilan digital dalam kegiatan ekonomi. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada orientasi terhadap peningkatan kapasitas dan kemandirian sosial ekonomi difabel. Perbedaannya, penelitian Nugraha dan rekan-rekan berfokus pada inovasi dan keterampilan *digital*, sedangkan penelitian ini mengkaji inovasi kendaraan, diversifikasi jasa, sistem pelayanan, serta hubungan inovasi tersebut dengan kemandirian ekonomi *driver* Difa Bike.¹⁴

Ketiga, penelitian yang berjudul “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial *Driver* Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta” ditulis oleh Septa Dwi Nugroho dan Amika Wardana pada tahun 2025. Penelitian ini

¹⁴ Budi Sutiono Pratama Nugraha dkk., “Penguatan Awareness Digital Inklusif untuk Mewujudkan Kemandirian Sosial Ekonomi,” *BESIRU: Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 8 (2024): 610–15, <https://doi.org/10.62335/q88dg277>.

membahas pengalaman kerja serta bentuk kemandirian yang dialami *driver* difabel selama bekerja di Difa Bike. Kerangka konseptual yang digunakan mencakup kemandirian ekonomi, kemandirian pribadi, kemandirian sosial, pekerjaan inklusif, dan inklusi sosial. Penelitian tersebut tidak menempatkan satu teori besar sebagai satu-satunya alat analisis, tetapi menginterpretasikan kemandirian berdasarkan pengalaman subjektif *driver*. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan analisis fenomenologis. Data dikumpulkan melalui wawancara terhadap enam *driver* yang telah bekerja lebih dari satu tahun dan pendiri Difa Bike. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemandirian ekonomi tercermin dalam kemampuan *driver* memenuhi kebutuhan keluarga, mencapai target keuangan, dan mengakses layanan perbankan. Kemandirian juga terlihat melalui kemampuan menghadapi stigma, berpartisipasi dalam masyarakat, dan memperoleh pengakuan sosial, meskipun perlindungan kerja berupa asuransi khusus masih terbatas. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada fokus terhadap kemandirian ekonomi *driver* Difa Bike. Perbedaannya, penelitian Nugroho dan Wardana berfokus pada pengalaman dan bentuk kemandirian yang telah dicapai, sedangkan penelitian ini menelusuri bagaimana inovasi transportasi dan jasa dirancang serta dijalankan

sebagai strategi untuk menghasilkan kemandirian tersebut.¹⁵

Keempat, skripsi yang berjudul “Strategi Komunitas Difabike (Ojek Difabel) dalam Meningkatkan Sosial Entrepreneurship” ditulis oleh Luviana Safitri pada tahun 2020. Skripsi ini membahas strategi yang diterapkan komunitas Difa Bike dalam memperkuat praktik kewirausahaan sosial melalui pengembangan inovasi, pelatihan keterampilan lunak, penguatan kerja sama tim, pemanfaatan peluang, evaluasi kegiatan, serta pengelolaan keuangan yang mengintegrasikan tujuan bisnis dan tujuan sosial. Teori yang digunakan adalah teori bisnis sosial Muhammad Yunus. Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi kewirausahaan sosial Difa Bike dilakukan melalui pengembangan sumber daya manusia, penciptaan inovasi, dan integrasi keuangan dengan tujuan sosial. Strategi tersebut menghasilkan nilai sosial berupa kesempatan kerja, peningkatan keterampilan, serta kemudahan aksesibilitas dan mobilitas bagi difabel. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada objek penelitian, yaitu

¹⁵ Septa Dwi Nugroho dan Amika Wardana, “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial Pengemudi Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta,” *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi* 14, no. 1 (2025): 43–51, <https://doi.org/10.21831/dimensia.v14i1.76720>.

Difa Bike, serta perhatian terhadap inovasi dan aktivitas ekonomi difabel. Perbedaannya, penelitian Safitri berfokus pada penguatan kewirausahaan sosial organisasi, sedangkan penelitian ini secara khusus mengkaji inovasi transportasi dan jasa sebagai strategi untuk mewujudkan kemandirian ekonomi *driver* difabel.¹⁶

Kelima, penelitian yang berjudul “Inovasi Transportasi Ramah Difabel: Studi Kasus Komunikasi Pemasaran Terpadu Difabike Indonesia dalam Eksistensi Bisnis” ditulis oleh Meli Firdausi Nazila pada tahun 2025. Penelitian ini membahas strategi komunikasi pemasaran Difa Bike dalam mempertahankan keberadaan layanan transportasi ramah difabel. Teori yang digunakan adalah teori komunikasi pemasaran terpadu dari Shimp dan Andrews yang mencakup periklanan, hubungan masyarakat, promosi penjualan, pemasaran digital, penjualan personal, dan pemasaran langsung. Metode yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus. Data dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan studi pustaka, kemudian dianalisis menggunakan model Miles, Huberman, dan Saldaña yang mencakup pengumpulan, kondensasi atau reduksi, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan.

¹⁶ Luviana Safitri, “Strategi Komunitas Difabike (Ojek Difabel) dalam Meningkatkan Sosial Entrepreneurship” (Skripsi, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2020), <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/42720/>.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Difa Bike telah memanfaatkan berbagai bentuk komunikasi pemasaran, tetapi pengelolaannya belum sepenuhnya terintegrasi, khususnya dalam pemanfaatan media sosial. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan inovasi layanan dan keberlanjutan Difa Bike. Perbedaannya, penelitian Nazila berorientasi pada strategi komunikasi dan eksistensi bisnis, sedangkan penelitian ini menempatkan inovasi sebagai strategi pemberdayaan yang harus dianalisis berdasarkan manfaatnya terhadap kehidupan ekonomi *driver* difabel.¹⁷

Berdasarkan telaah terhadap penelitian terdahulu tersebut, dapat dipahami bahwa kajian mengenai Difa Bike telah membahas berbagai aspek, mulai dari pemberdayaan difabel, penguatan kapasitas digital, kemandirian *driver*, kewirausahaan sosial, hingga strategi komunikasi pemasaran. Namun, sebagian besar penelitian masih menempatkan inovasi transportasi, pemberdayaan, dan kemandirian ekonomi sebagai fokus yang terpisah. Belum banyak penelitian yang secara khusus menganalisis bagaimana inovasi transportasi dan jasa dirancang, diterapkan, serta dijadikan strategi kelembagaan untuk membangun kemandirian ekonomi

¹⁷ Meli Firdausi Nazila, "Inovasi Transportasi Ramah Difabel: Studi Kasus Komunikasi Pemasaran Terpadu Difabike Indonesia dalam Eksistensi Bisnis," *An-Nida: Jurnal Komunikasi Islam* 17, no. 2 (2025): 135–48, <https://doi.org/10.34001/an-nida.v17i2.7968>.

driver difabel. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki posisi yang berbeda dengan mengkaji keterkaitan antara bentuk inovasi Difa Bike dan proses terbentuknya kemandirian ekonomi, yang tercermin dalam kemampuan *driver* memperoleh dan mengelola pendapatan, memenuhi kebutuhan hidup, mengambil keputusan ekonomi, serta mengurangi ketergantungan terhadap keluarga maupun bantuan pihak lain. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memperkuat pemahaman mengenai Difa Bike bukan hanya sebagai layanan transportasi inklusif, tetapi juga sebagai model inovasi sosial yang berorientasi pada pemberdayaan dan keberlanjutan ekonomi difabel.

F. Kajian Teori

1. Teori Difusi Inovasi

a. Pengertian Difusi Inovasi

Everett M. Rogers menjelaskan difusi inovasi sebagai proses penyampaian atau pengomunikasian suatu inovasi melalui saluran komunikasi tertentu sepanjang waktu kepada anggota suatu sistem sosial.¹⁸ Inovasi sendiri

¹⁸ Nana Sutisna, Muhaemin, dan Aditya Ramadhan, "*Difusi Inovasi Aplikasi Siputeri dalam Meningkatkan Pelayanan Informasi Publik di Pemerintah Kabupaten Pandeglang*", Jurnal Ilmu Politik dan Pemerintahan 8, no. 2 (2022): 66, <https://doi.org/10.37058/jipp.v8i2.5746>.

dimaknai sebagai gagasan, praktik, atau objek yang disadari dan diterima sebagai sesuatu yang baru oleh individu maupun kelompok untuk diadopsi, sehingga tujuan utama dari difusi inovasi adalah diadopsinya gagasan atau produk baru tersebut oleh anggota suatu sistem sosial.¹⁹

- b. Atribut Karakteristik dan Elemen Difusi Inovasi
- Rogers mengemukakan lima karakteristik utama yang memengaruhi cepat lambatnya suatu inovasi diadopsi, yaitu:
- 1) Keuntungan relatif (*relative advantage*), yaitu sejauh mana inovasi dinilai lebih baik dibandingkan kondisi sebelumnya.
 - 2) Kesesuaian (*compatibility*), yaitu menunjukkan tingkat keselarasan inovasi dengan kondisi dan kebutuhan penggunaannya.
 - 3) Kompleksitas (*complexity*), yaitu berkaitan dengan tingkat kesulitan inovasi untuk dipahami dan digunakan.

¹⁹ Nana Sutisna, Muhaemin, dan Aditya Ramadhan, "Difusi Inovasi Aplikasi Siputeri dalam Meningkatkan Pelayanan Informasi Publik di Pemerintah Kabupaten Pandeglang", Jurnal Ilmu Politik dan Pemerintahan 8, no. 2 (2022): 70, <https://doi.org/10.37058/jipp.v8i2.5746>.

- 4) Kemampuan untuk diuji coba (*trialability*), yaitu sejauh mana inovasi dapat diuji sebelum diterima secara penuh.
- 5) Kemampuan diamati (*observability*), yaitu sejauh mana hasil dan manfaat inovasi dapat terlihat oleh masyarakat.²⁰

Selain kelima atribut tersebut, proses difusi juga melibatkan empat elemen, yaitu:

- 1) Inovasi (*innovation*), yaitu ide, gagasan atau layanan baru yang memberikan perubahan dibandingkan kondisi sebelumnya.
- 2) Saluran komunikasi (*communication channels*), yaitu media atau mekanisme yang digunakan untuk menyampaikan informasi mengenai inovasi kepada masyarakat.
- 3) Waktu (*time*), yaitu proses keputusan inovasi mulai dari seseorang mengetahui sampai memutuskan untuk menerima atau menolaknya.
- 4) Sistem sosial (*social system*), merupakan Kumpulan unit yang berbeda secara fungsional dan terikat dalam kerjasama

²⁰ Monika Innercentia Ken Sukatno dan Sumiyana, "Analisis Kebermanfaatan Karakteristik Inovasi Proses E-Procurement (Studi pada Rumah Sakit Jiwa Grhasia)," *ABIS: Accounting and Business Information Systems Journal* 6, no. 2 (2018), <https://doi.org/10.22146/abis.v6i2.59116>.

untuk memecahkan masalah dalam rangka mencapai tujuan Bersama.²¹

Kerangka ini digunakan untuk menganalisis bagaimana kendaraan modifikasi dan layanan pemesanan Difa Bike dikembangkan, dikomunikasikan, dan diadopsi oleh difabel maupun masyarakat pengguna.

2. Teori Kemandirian Ekonomi

a. Pengertian Kemandirian Ekonomi

Kemandirian ekonomi dimaknai sebagai kemampuan individu maupun kelompok untuk memenuhi kebutuhan hidupnya secara layak tanpa sepenuhnya bergantung pada bantuan pihak lain yang dicapai melalui proses keberdayaan sehingga mampu mengelola dan mengembangkan potensi yang dimilikinya.²²

Berdasarkan pemahaman tersebut, kemandirian ekonomi bukan sekadar capaian finansial, melainkan suatu proses transformasi yang melibatkan peningkatan kapasitas individu,

²¹ Sukatno dan Sumiyana, “Analisis Kebermanfaatan Karakteristik Inovasi Proses E-Procurement (Studi pada Rumah Sakit Jiwa Grhasia),” 2018.

²² Septa Dwi Nugroho dan Amika Wardana, “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial Pengemudi Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta,” *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi* 14, no. 1 (2025): 43–51, <https://doi.org/10.21831/dimensia.v14i1.76720>.

perubahan relasi ketergantungan, dan penguatan posisi difabel sebagai aktor ekonomi. Perspektif ini menjadi penting dalam penelitian Difa Bike karena keberhasilan inovasi transportasi dan jasa tidak hanya diukur dari keberlanjutan layanan, tetapi juga dari kemampuannya menciptakan ruang partisipasi ekonomi yang memungkinkan difabel memiliki kontrol lebih besar terhadap kehidupan sosial dan ekonominya.

b. Indikator dan Strategi Pencapaian Kemandirian Ekonomi

Ginandjar Kartasasmita merumuskan tiga indikator keberhasilan proses keberdayaan yang mengarah pada kemandirian, yaitu:

- 1) *Enabling* (pemungkinan), yaitu menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan individu menggali potensinya secara mandiri, melalui pemberian informasi dan motivasi sebagai bentuk penyadaran akan pentingnya pengembangan kapasitas
- 2) *Empowering* (penguatan), yaitu penguatan kemampuan melalui pelatihan dan peningkatan keterampilan sebagai tindak lanjut dari tahap penyadaran, agar individu memiliki peluang nyata untuk berhasil

- 3) *Protecting* (perlindungan), yaitu dukungan yang diarahkan agar individu tidak dimarginalkan dan mampu bersaing secara berkelanjutan, tanpa menciptakan ketergantungan baru.²³

Ketiga indikator tersebut digunakan untuk menganalisis strategi Difa Bike dalam mewujudkan kemandirian ekonomi difabel, yaitu bagaimana Difa Bike menciptakan iklim yang mendorong difabel berani bekerja (*enabling*), memperkuat keterampilan para *driver* nya melalui pelatihan (*empowering*), serta melindungi keberlangsungan usaha *driver* nya melalui sistem kemitraan dan dukungan operasional (*protecting*), sehingga pada akhirnya kemandirian ekonomi *driver* difabel tercermin dari kemampuan memenuhi kebutuhan keluarga, mencapai target keuangan, dan mengakses layanan perbankan.²⁴ Secara keseluruhan, kedua teori tersebut digunakan secara berjenjang yaitu teori difusi inovasi menjelaskan bagaimana

²³ Aji Rayi Purwasih dan Retno Sunu Astuti, “Pembangunan Kemandirian Desa Berbasis Masyarakat melalui Pemanfaatan Dana Desa di Kabupaten Blora,” *Jurnal Wacana Kinerja* 24, no. 1 (2021): 46–47, <https://doi.org/10.31845/jwk.v24i1.685>.

²⁴ Nugroho dan Wardana, “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial Pengemudi Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta,” 2025.

inovasi transportasi dan jasa Difa Bike dikembangkan dan diterima oleh penggunanya, sedangkan teori kemandirian ekonomi menjelaskan bagaimana inovasi tersebut dijadikan strategi untuk mewujudkan kemandirian ekonomi *Driver* difabel

G. Metodologi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, karena bertujuan untuk memahami secara mendalam strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa di Difa Bike. Penelitian kualitatif deskriptif merupakan pendekatan penelitian yang bertujuan mendeskripsikan dan memahami suatu fenomena secara menyeluruh berdasarkan kondisi nyata di lapangan, dengan menekankan pada makna, pengalaman, serta perspektif subjek penelitian.²⁵

Pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti memperoleh pemahaman kontekstual mengenai pengalaman sosial dan ekonomi para difabel dalam lingkungan nyata tanpa manipulasi variabel.

²⁵ Abdul Fattah Nasution, *Metode Penelitian Kualitatif*, Cetakan I (CV. Harfa Creative, 2023).

Penelitian kualitatif digunakan untuk menggali makna tindakan sosial dan memahami realitas yang kompleks berdasarkan sudut pandang partisipasi.²⁶

Metode ini dipilih karena penelitian tidak hanya ingin mengetahui hasil berupa tingkat kemandirian ekonomi difabel, tetapi juga ingin memahami bagaimana strategi yang diterapkan Difa Bike, bagaimana proses inovasi transportasi dan jasa dijalankan, serta bagaimana strategi tersebut diterima dan memberikan dampak terhadap kehidupan ekonomi difabel.

Dengan demikian, penelitian ini berupaya mendeskripsikan fenomena sosial yang berkaitan dengan strategi pemberdayaan ekonomi difabel dalam konteks inovasi transportasi inklusif.

2. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini disusun berdasarkan pemahaman bahwa fokus penelitian berfungsi sebagai batasan dan arah kajian dalam penelitian kualitatif, sebagaimana dijelaskan bahwa fokus diperlukan agar penelitian tidak melebar dari pokok persoalan.²⁷ Hal ini ditegaskan bahwa fokus menjadi

²⁶ Fathor Rasyid, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori, Metode, dan Praktek*, Cetakan I (IAIN Kediri Press, 2022).

²⁷ Prof. Dr. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Cetakan 19 (Alfabeta, 2013).

pusat perhatian penelitian untuk menggali fenomena secara mendalam.²⁸ Penelitian ini berfokus pada strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa di Difa Bike.

a. Subjek dan Objek Penelitian

Subjek penelitian dalam pendekatan kualitatif adalah manusia yang memiliki pengalaman langsung terhadap fenomena dan menjadikan manusia sebagai sumber data utama.²⁹ Subjek penelitian ini adalah para difabel yang bekerja di Difa Bike serta pengelola yang merancang strategi pemberdayaan. Sedangkan, objek penelitian adalah fenomena strategis berupa upaya pemberdayaan dan inovasi layanan transportasi ramah difabel yang diterapkan di Difa Bike.

b. Informan Penelitian

Informan penelitian ditentukan melalui teknik *purposive sampling*, di mana informan dipilih berdasarkan pertimbangan siapa yang paling mengetahui dan memahami fenomena

²⁸ Fathor Rasyid, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori, Metode, dan Praktek*.

²⁹ Abdul Fattah Nasution, *Metode Penelitian Kualitatif*.

yang diteliti.³⁰ Informan dipilih karena memiliki keterlibatan langsung dalam proses pengembangan inovasi transportasi dan jasa serta strategi kemandirian ekonomi difabel di Difa Bike. Adapun kriteria informan dalam penelitian ini terdiri dari:

- 1) Orang yang memahami pengelolaan dan strategi Difa Bike
- 2) Orang yang terlibat langsung dalam aktivitas ekonomi Difa Bike
- 3) Orang yang memahami pengalaman pengguna dan penerima masyarakat terhadap layanan Difa Bike

Berdasarkan kriteria tersebut, maka informan dalam penelitian ini adalah:

- 1) Pengelola Difa Bike
 - a) Direktur: Pak Tri
 - b) Finance: Pak Puji
 - c) Operasional: Pak Aris

- 2) *Driver* difabel Difa Bike

- a) *Driver* sudah menikah dan tinggal bersama orang tua: Pak Hartanto

³⁰ Abdul Fattah Nasution, *Metode Penelitian Kualitatif*.

- b) *Driver* sudah menikah dan tinggal sendiri: Pak Muji
 - c) *Driver* belum menikah dan tinggal bersama orang tua: Pak Tomi
 - d) *Driver* belum menikah dan tinggal sendiri: Bu Ami
- 3) Pengguna layanan Difa Bike
- a) Bu Yanti
 - b) Pak Aji
- 4) Masyarakat sekitar atau masyarakat yang mengetahui keberadaan Difa Bike
- a) Bu Ajeng
 - b) Bu Ani

Penetapan informan ini sesuai dengan prinsip kualitatif yang memerlukan informan yang kaya pengalaman dan mengetahui kondisi lapangan. Dengan pemilihan informan tersebut diharapkan mampu memberikan data yang sesuai mengenai strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui tiga metode utama, yaitu observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi.

- a. Observasi non partisipatif dilakukan dengan mengamati secara langsung aktivitas operasional Difa Bike tanpa keterlibatan peneliti. Observasi bertujuan memperoleh data mengenai pelayanan transportasi inklusif dan aktivitas ekonomi *driver* difabel sebagai pendukung data penelitian.
- b. Wawancara mendalam dilakukan dengan beberapa kategori informan, yaitu: (1) Pendiri Difa Bike untuk menggali latar belakang, visi, dan strategi pemberdayaan; (2) *Driver* difabel yang diklasifikasikan berdasarkan status pernikahan dan tempat tinggal, meliputi *driver* belum menikah dan tinggal bersama orang tua, belum menikah dan tinggal sendiri, sudah menikah dan tinggal bersama orang tua, serta sudah menikah dan tinggal sendiri; (3) Pengguna layanan Difa Bike untuk memperoleh perspektif mengenai kualitas layanan dan manfaat sosial-ekonomi yang dirasakan.
- c. Dokumentasi digunakan untuk melengkapi data melalui arsip, foto kegiatan, artikel berita, serta dokumen pendukung lainnya.³¹

Dalam metode penelitian kualitatif, kombinasi ketiga ini penting dalam penelitian kualitatif karena

³¹ Abdul Fattah Nasution, *Metode Penelitian Kualitatif*.

memberikan pemahaman menyeluruh terhadap fenomena sosial dan memastikan data yang diperoleh bersifat valid serta kontekstual.

4. Teknik Validasi Data

Dalam penelitian kualitatif, validitas data bertujuan untuk memastikan bahwa data yang diperoleh memiliki tingkat kepercayaan (*credibility*) yang tinggi sehingga hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Pada penelitian ini, teknik validasi data dilakukan menggunakan triangulasi, yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data dengan memanfaatkan berbagai sumber maupun teknik pengumpulan data untuk memperoleh informasi yang konsisten.³²

Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Triangulasi sumber dilakukan dengan membandingkan informasi yang diperoleh dari berbagai informan, seperti pendiri Difa Bike, pengelola, *driver* difabel, pengguna layanan, orang difabel di luar Difa Bike, dan masyarakat umum. Melalui perbandingan tersebut, peneliti dapat mengetahui kesesuaian maupun perbedaan informasi sehingga diperoleh data yang lebih akurat. Sementara

³² Prof. Dr. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.

itu, triangulasi teknik dilakukan dengan membandingkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi terhadap fenomena yang sama. Apabila data yang diperoleh dari berbagai teknik menunjukkan kesesuaian, maka data tersebut dinilai memiliki tingkat kredibilitas yang tinggi. Dengan demikian, penggunaan triangulasi diharapkan mampu meningkatkan kepercayaan terhadap hasil penelitian mengenai strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa di Difa Bike.

5. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menggunakan model interaktif Miles dan Huberman, yang terdiri dari tiga tahapan utama, yaitu:

- a. Reduksi Data, yaitu proses menyeleksi, memfokuskan, dan menyederhanakan data mentah yang diperoleh di lapangan.
- b. Penyajian Data, yaitu mengorganisasi informasi dalam bentuk narasi dan pola hubungan yang memudahkan interpretasi.

- c. Penarikan Kesimpulan serta Verifikasi, yaitu upaya memahami makna data dan memastikan konsistensinya dengan temuan empiris.³³

Model ini relevan digunakan karena sesuai dengan karakteristik penelitian yang menekankan pada proses, makna, dan interaksi sosial. Sebagaimana dijelaskan bahwa analisis data interaktif merupakan pendekatan dinamis yang dilakukan secara berulang selama proses penelitian untuk menemukan makna mendalam dari fenomena yang diteliti.

H. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini disusun secara sistematis agar memudahkan alur pemikiran dan memperjelas hubungan antarbagian penelitian. Penelitian ini terdiri atas empat bab dengan uraian sebagai berikut:

Bab I pendahuluan, terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka, kajian teori, metodologi penelitian, dan sistematika pembahasan. Dalam bab ini menjelaskan urgensi penelitian yang berjudul “Strategi Kemandirian Ekonomi Difabel Melalui Inovasi Transportasi dan Jasa di Difa Bike”.

³³ Fathor Rasyid, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori, Metode, dan Praktek*.

Bab II berisi deskripsi penelitian, menjelaskan gambaran umum mengenai Difa Bike dan deskripsi umum penelitian. Bab ini menguraikan konteks sosial dan lingkungan yang mempengaruhi terbentuknya inovasi transportasi inklusif sebagai upaya menciptakan kemandirian ekonomi bagi difabel.

Bab III berisi hasil penelitian yang membahas hasil penelitian mengenai strategi kemandirian ekonomi difabel melalui inovasi transportasi dan jasa di Difa Bike. Pembahasan dalam bab ini menjelaskan bentuk inovasi transportasi dan jasa yang dikembangkan Difa Bike serta strategi yang dilakukan dalam membangun kemandirian ekonomi *Driver* difabel berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian kemudian dianalisis menggunakan teori difusi inovasi dan teori kemandirian ekonomi untuk mengetahui hubungan antara inovasi layanan dengan peningkatan kapasitas ekonomi difabel.

Bab IV berisi kesimpulan dan saran yang ditemukan oleh peneliti dan ditujukan kepada pemerintah, pengelola, maupun pembaca.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, Difa Bike mengembangkan inovasi transportasi dan jasa sebagai jawaban atas keterbatasan mobilitas serta sempitnya kesempatan kerja bagi difabel. Inovasi tersebut diwujudkan melalui kendaraan roda tiga yang dimodifikasi sesuai dengan kondisi fisik *driver*. Kendaraan ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi alat kerja yang dapat digunakan untuk membawa penumpang maupun barang. Selain itu, Difa Bike mengembangkan layanan DifaRide, DifaBox, DifaTour, serta rencana DifaCar sebagai bentuk penyesuaian terhadap kebutuhan pengguna dan perubahan permintaan pasar.

Dilihat melalui teori difusi inovasi Everett M. Rogers, inovasi Difa Bike dapat diterima karena memberikan manfaat yang nyata bagi *driver* dan pengguna. Kendaraan roda tiga dinilai lebih sesuai dengan kondisi fisik *driver*, sedangkan beragam layanan yang dikembangkan membuka kesempatan kerja dan sumber pendapatan. Proses penerimaan inovasi juga dilakukan secara bertahap melalui pelatihan, penyesuaian tugas *driver*, serta penyederhanaan sistem pemesanan. Penyebaran informasi mengenai Difa Bike didukung oleh media massa, media

sosial, rekomendasi antarpengguna, forum publik, dan jaringan kerja sama dengan berbagai pihak. Namun, keterbatasan armada, wilayah pelayanan, serta perubahan pilihan pengguna masih menjadi hambatan dalam pengembangan layanan.

Strategi Difa Bike dalam mewujudkan kemandirian ekonomi *driver* difabel dilakukan melalui tiga tahapan, yaitu *enabling*, *empowering*, dan *protecting*. Tahap *enabling* dilakukan dengan membuka akses pekerjaan, menyediakan kendaraan, memberikan motivasi, dan menciptakan ruang bagi difabel untuk bekerja. Tahap *empowering* dilakukan melalui pelatihan mengendarai kendaraan, pelayanan pengguna, komunikasi, bahasa Inggris, kepemimpinan, dan pengelolaan keuangan. Sementara itu, tahap *protecting* diterapkan melalui sistem bagi hasil, asuransi, bantuan kebutuhan pokok, pendampingan, sanksi bertahap, pengelolaan dana cadangan, dan perluasan kerja sama. Strategi perlindungan tersebut bertujuan agar *driver* tidak hanya memperoleh pekerjaan, tetapi juga mampu mempertahankan pekerjaannya dalam menghadapi perubahan pasar.

Strategi tersebut telah memberikan perubahan nyata bagi sejumlah *driver*. Beberapa *driver* mampu memenuhi kebutuhan sehari-hari, membantu keluarga, menabung, mengelola pendapatan, dan membeli kendaraan sendiri sebagai aset produktif. Pengalaman bekerja di Difa Bike

juga meningkatkan kepercayaan diri, kemampuan berkomunikasi, dan pengakuan masyarakat terhadap difabel sebagai pekerja serta pelaku ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa Difa Bike tidak hanya memberikan manfaat ekonomi, tetapi juga memperluas partisipasi sosial *driver* difabel.

Berdasarkan hasil penelitian, kemandirian ekonomi *driver* belum sepenuhnya stabil dan belum dirasakan secara sama oleh seluruh *driver*. Penurunan jumlah pesanan menyebabkan sebagian *driver* harus mencari pekerjaan tambahan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Persaingan dengan layanan transportasi daring juga menjadi tantangan karena masyarakat cenderung memilih layanan yang lebih murah, mudah dipesan, memiliki jumlah *driver* lebih banyak, dan menjangkau wilayah yang lebih luas. Dengan demikian, kemandirian ekonomi *driver* Difa Bike masih bersifat bertahap dan sangat dipengaruhi oleh keberlanjutan pesanan, kemampuan Difa Bike mempertahankan pelanggan, serta dukungan dari pemerintah, mitra kerja, dan masyarakat.

Secara keseluruhan, Difa Bike telah berperan sebagai inovasi transportasi inklusif sekaligus wadah pemberdayaan ekonomi bagi difabel. Kendaraan adaptif, pengembangan layanan, pelatihan, pendampingan, dan perlindungan telah membantu *driver* memperoleh kesempatan kerja serta meningkatkan kemampuan ekonomi dan sosialnya. Namun, keberlanjutan hasil

tersebut memerlukan penguatan layanan, perluasan pasar, peningkatan daya saing, dan sistem perlindungan yang lebih stabil agar kemandirian ekonomi *driver* dapat terus berkembang.

B. Saran

1. Bagi Difa Bike

Difa Bike disarankan meningkatkan promosi dan penyebaran informasi melalui media sosial secara lebih aktif dan teratur. Informasi yang disampaikan perlu mencakup jenis layanan, wilayah operasional, cara pemesanan, tarif, dan keunggulan pelayanan. Sistem pemesanan melalui situs *web* dan *WhatsApp* juga perlu dikelola secara cepat dan sederhana agar mudah digunakan oleh pelanggan.

Selain itu, Difa Bike perlu memperluas layanan dan kemitraan agar pendapatan *driver* tidak hanya bergantung pada antar-jemput penumpang. Pengembangan DifaBox, DifaTour, dan DifaCar dapat diperkuat melalui kerja sama dengan pemerintah, BUMN, rumah sakit, hotel, tempat wisata, perguruan tinggi, pelaku usaha, dan lembaga lainnya. Kemitraan tersebut sebaiknya diarahkan pada kerja sama yang berkelanjutan sehingga mampu menghasilkan pesanan secara lebih stabil.

Program pelatihan juga perlu dilaksanakan secara fleksibel sesuai kemampuan, kondisi fisik, dan kebutuhan setiap *driver*. Pelatihan sebaiknya tidak hanya berfokus pada pelayanan dan komunikasi, tetapi juga mencakup pemasaran digital, pengelolaan keuangan, keselamatan kerja, serta pengembangan usaha tambahan. Sistem perlindungan berupa asuransi, bantuan kebutuhan pokok, dan dana darurat juga perlu diperkuat agar dapat diberikan secara lebih konsisten. Kebutuhan akan sumber pendapatan, diversifikasi layanan, kepastian kemitraan, dan perlindungan yang lebih stabil telah terlihat dalam temuan penelitian.

2. Bagi Pemerintah atau Pemangku Kebijakan

Pemerintah diharapkan memberikan dukungan yang lebih nyata terhadap keberlanjutan transportasi inklusif. Dukungan tersebut dapat berupa kepastian hukum bagi kendaraan roda tiga hasil modifikasi, bantuan armada, pelatihan, asuransi kerja, serta kemudahan akses terhadap program pemberdayaan ekonomi. Pemerintah juga dapat melibatkan Difa Bike dalam kegiatan pengiriman, transportasi kegiatan pemerintahan, wisata inklusif, dan layanan transportasi lanjutan dari stasiun, terminal, atau tempat pelayanan publik.

3. Bagi Masyarakat dan Mitra Kerja

Masyarakat diharapkan tidak hanya memandang Difa Bike sebagai kegiatan sosial, tetapi sebagai penyedia jasa transportasi yang memiliki nilai profesional. Bentuk dukungan dapat dilakukan dengan menggunakan layanan Difa Bike, memberikan penilaian yang membangun, serta memperkenalkannya kepada keluarga dan teman. Perusahaan, lembaga pendidikan, rumah sakit, hotel, dan pelaku usaha juga diharapkan membangun kerja sama yang dapat membuka lebih banyak pesanan bagi *driver* difabel.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya disarankan mengkaji perkembangan pendapatan dan kemandirian ekonomi *driver* dalam jangka waktu yang lebih panjang. Penelitian berikutnya juga dapat membahas efektivitas pemasaran *digital*, tingkat kepuasan pengguna, perlindungan kerja, kelayakan usaha, dan pengaruh kemitraan terhadap jumlah pesanan. Pendekatan kuantitatif atau metode campuran dapat digunakan agar perubahan pendapatan, jumlah pelanggan, dan tingkat kemandirian ekonomi *driver* dapat diukur secara lebih terperinci.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Fattah Nasution. *Metode Penelitian Kualitatif*. Cetakan I. CV. Harfa Creative, 2023.

Afattar, Muhammad G. W., Sri N. H. Susanto, dan Suhartoyo Suhartoyo. “Pemenuhan Hak Aksesibilitas Dan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Menggunakan Transportasi Umum.” *Diponegoro Law Journal* 13, no. 2 (2024). <https://doi.org/10.14710/dlj.2024.43564>.

Aryatama, Septian. “Navigasi Menuju Inklusivitas: Pengabdian Masyarakat Dalam Meningkatkan Aksesibilitas Transportasi Untuk Penyandang Disabilitas.” *Journal of Community Service* 6, no. 1 (2024): 79–94. <https://doi.org/10.56670/jcs.v6i1.215>.

Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring: Visi dan Misi.” Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia.

Badan Pusat Statistik (BPS). *Potret Penyandang Disabilitas di Indonesia: Hasil Long Form Sensus Penduduk 2020*. Census Report 04100.24005. Badan Pusat Statistik (BPS), 2024. <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/12/20/43880dc0f8be5ab92199f8b9/portrait-of-persons-with-disabilities-in-indonesia-long-form-pc2020-results.html>.

Danar W. “Koperasi JPN dan Difa Bike, SiBakul Markethub Diskop UKM DIY Gandeng Difabel.” *krjogja.com*, 28 Juli 2023. <https://www.krjogja.com/yogyakarta/>.

Difabike. “Difabike - Ojek Difabel & Wisata Inklusif Yogyakarta.” Difabike, Difabike, 2026. <https://difabike.id/>.

Dokumentasi penelitian Difa Bike: data profil, sejarah, struktur, program, dan layanan Difa Bike. t.t.

Fachrudhy Asjari, Yuniar Fintari Gatrassia Suwarno, Dias Rahmawati, Silvi Anita Almunawaroh, Yunita Dewi Lestari. “Peran Pelatihan Keterampilan dan Kesempatan Kerja terhadap Kemandirian Ekonomi Penyandang Disabilitas di Surabaya.” *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research* 4, no. 6 (2024). <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i6.15931>.

Fathor Rasyid. *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori, Metode, dan Praktek*. Cetakan I. IAIN Kediri Press, 2022.

Frieda Isyana Putri. “Foto: Difa Bike, ‘Ojek’ Khusus Difabel yang Ada di Yogyakarta.” *detikHealth*, 28 April 2018. <https://health.detik.com/fotohealth/>.

Hastuti, Rika Kumala Dewi, Rezanti Putri Pramana, Hariyanti Sadaly. *Kendala Mewujudkan Pembangunan Inklusif Penyandang Disabilitas*. Cetakan pertama. The SMERU Research Institute, 2020. [/https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_di_sabilitas_in_0.pdf](https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_di_sabilitas_in_0.pdf).

- I Komang Setia Buana, dan NNi Made Dwi Kansa Putri. “DETEKSI GERAKAN KEPALA DAN KEDIPAN MATA DENGAN HAAR CASCADE CLASSIFIER CONTOUR DAN MORFOLOGI DALAM PENGOPERASIAN KOMPUTER UNTUK KAUM DIFABLE.” *JURTEKSI (Jurnal Teknologi dan Sistem Informasi)* 4, no. 1 (2018): 29–36. <https://doi.org/https://doi.org/10.33330/jurteks.v5i1.273>.
- Luviana Safitri. *Strategi Komunitas Difa Bike (Ojek Difabel) Dalam Meningkatkan Sosial Entrepreneurship*. UIN Sunan Kalijaga, 2020. <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/42720/>.
- Nadhifa, Zula, Irin Caisarina, dan Putra Rizkiya. “Pemenuhan Aksesibilitas Halte Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Penerapan Kota Inklusif.” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur Dan Perencanaan* 7, no. 2 (2023): 94–98. <https://doi.org/10.24815/jimap.v7i2.21540>.
- Nazila, Meli Firdausi. “Inovasi Transportasi Ramah Difabel: Studi Kasus Komunikasi Pemasaran Terpadu Difabike Indonesia dalam Eksistensi Bisnis.” *An-Nida: Jurnal Komunikasi Islam* 17, no. 2 (2025): 135–48. <https://doi.org/10.34001/an-nida.v17i2.7968>.
- Nugraha, Budi Sutiono Pratama, Restiadi Bayu Taruno, Anik Puji Handayani, dan Miqod Adi. “Penguatan Awareness Digital Inklusif untuk Mewujudkan Kemandirian Sosial Ekonomi.” *BESIRU: Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 8 (2024): 610–15. <https://doi.org/10.62335/q88dg277>.

- Nugroho, Septa Dwi, dan Amika Wardana. “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial Pengemudi Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta.” *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi* 14, no. 1 (2025): 43–51. <https://doi.org/10.21831/dimensia.v14i1.76720>.
- Nugroho, Septa Dwi, dan Amika Wardana. “Kemandirian Ekonomi, Kepribadian dan Sosial Pengemudi Ojek Disabilitas Difa Bike Yogyakarta.” *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi* 14, no. 1 (2025): 43–51. <https://doi.org/10.21831/dimensia.v14i1.76720>.
- Pangestuti, Ratna D., dan Farid Pribadi. “Konstruksi Sosial Pendidikan Umum Bagi Penyandang Disabilitas.” *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial* 6, no. 1 (2022): 37–48. <https://doi.org/10.38043/jids.v6i1.3253>.
- Prof. Dr. Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Cetakan 19. Alfabeta, 2013.
- Purwasih, Aji Rayi, dan Retno Sunu Astuti. “Pembangunan Kemandirian Desa Berbasis Masyarakat melalui Pemanfaatan Dana Desa di Kabupaten Blora.” *Jurnal Wacana Kinerja* 24, no. 1 (2021): 46–47. <https://doi.org/10.31845/jwk.v24i1.685>.
- Rizkiya, Putra, Myna A. Yusuf, dan Irin Caisarina. “Akses Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Dan Fasilitas Transportasi Publik Di Kota Banda Aceh.” *Arsitekno* 8, no. 1 (2021): 37. <https://doi.org/10.29103/arj.v8i1.3833>.
- Rosta Rosalina, Ninik Setiyowati. “Stigma Penyandang Disabilitas dalam Bekerja di Indonesia: Literature Review.” *JURNAL KOLABORATIF SAINS* 7, no. 3

(2024).

<https://doi.org/https://doi.org/10.56338/jks.v7i3.4669>.

Safitri, Luviana. “Strategi Komunitas Difa Bike (Ojek Difabel) dalam Meningkatkan Social Entrepreneurship.” UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2020.

Safitri, Luviana. “Strategi Komunitas Difabike (Ojek Difabel) dalam Meningkatkan Sosial Entrepreneurship.” Skripsi, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2020.
<https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/42720/>.

Sari, Eva Anggar, Pamungkas Wahyu Setiyanto, dan Pitri Ermawati. “Ojek Difa Bike Yogyakarta dalam Fotografi Seri.” *Journal of Photography, Arts, and Media* 7, no. 1 (2023).

Septa Dwi Nugroho, dan Amika Wardana. “Kemandirian ekonomi, kepribadian dan sosial pengemudi ojek disabilitas Difa Bike Yogyakarta.” *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi* 14, no. 1 (2025): 44–50.
<https://doi.org/http://doi.org/10.21831/dimensia.v14i1.76720>.

Shafira, Mauriska Ihza, M. C. Candra Rusmala Dibyorini, Nofi Lidia Falaka, dan Muhammad Taufiq. “Upaya Pemberdayaan Penyandang Difabel melalui Difa Bike - City Tour & Transport di Yogyakarta.” *SOSIO PROGRESIF: Media Pemikiran Studi Pembangunan Sosial* 2, no. 1 (2022): 14–28.
<https://doi.org/10.47431/sosioprogresif.v2i1.182>.

Sukatno, Monika Innercentia Ken dan Sumiyana. *Analisis Kebermanfaatan Karakteristik Inovasi Proses E-*

Procurement (Studi pada Rumah Sakit Jiwa Grhasia).
2020.

Sukatno, Monika Innercentia Ken dan Sumiyana. “Analisis Kebermanfaatan Karakteristik Inovasi Proses E-Procurement (Studi pada Rumah Sakit Jiwa Grhasia).” *ABIS: Accounting and Business Information Systems Journal* 6, no. 2 (2018).
<https://doi.org/10.22146/abis.v6i2.59116>.

Triyono. *Wawancara pendiri/pengelola Difa Bike*. t.t.

Umar, Widayat. “Penguatan Modal Sosial dalam Pemberdayaan Komunitas Difa Bike.” UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2021. <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/45000/>.

Yeski Putri Utami, Winda Afriyanti, Aliyyah Najmah Kamiilah. “Keterbatasan vs Kesempatan: Analisis Akses dan Stigma Penyandang Disabilitas pada Pasar Kerja Formal.” *Jurnal ISO: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora* 5, no. 1 (t.t.).
<https://doi.org/https://doi.org/10.53697/iso.v5i1.2208>.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA